

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtbezirksrat Vahrenwald-List
In den Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide
In den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld
In den Eilenriedebeirat
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss

1. Neufassung

Nr. 0995/2022 N1

Anzahl der Anlagen 1-nur online

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Ausbau der Veloroute 03 aus der Innenstadt Hannover bis in den Stadtbezirk Bothfeld

Die Neufassung wurde durch die Ergänzung im Gremienlauf in den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen erforderlich. Inhaltliche Änderungen wurden nicht vorgenommen.

Antrag,

1. der Einrichtung der Veloroute 03 mit der in der Anlage 1 dargestellten Führung entlang des Volgersweges, der Lärchenstraße, durch die Eilenriede, über Podbielskistraße, Eulenkamp, Ebelingstraße, Bothfelder Anger, Gernsstraße, Laher Heide bis nach Lahe und im zweiten Ast ab Eulenkamp über Sünderstraße, Langenforther Straße, Bischoff- von-Kettler Straße und Burgwedeler Straße zum Fasanenkrug auf Grundlage des 2020 erarbeiteten und mit Drucksache 1307/2020 beschlossenen Veloroutenkonzeptes und der in der Begründung und in Anlage 1 dargestellten Planung sowie den Empfehlungen der Verwaltung zu den einzelnen Varianten für die Führung in Teilbereichen zuzustimmen.
2. der Mittelfreigabe in Höhe von 4.235.000 € und dem Baubeginn der unter 1. aufgeführten Maßnahmen zuzustimmen.
 - Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 Abs. 1 Nr.1+4 i.V. mit
 - § 10 Abs. 1+4 der HauptsatzungEntscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzhaushalt

Investitionsmaßnahme 54101910

Bezeichnung Gemeindestraßen / Velorouten

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird in 2022/23 durch die Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt. Dies gilt auch für die Verpflichtungsermächtigung 2022 zu Lasten 2023.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Im Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit (Beleuchtung) und der Barrierefreiheit geprüft. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

Investitionsmaßnahme 54101910 Gemeindestraßen / Velorouten

Einzahlungen		Auszahlungen	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	2.000.000,00	Baumaßnahmen	4.235.000,00
		Saldo Investitionstätigkeit	-2.235.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	50.000,00	Abschreibungen	105.875,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	33.525,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	-89.400,00
Außerordentliche Erträge	65.163,00	Außerordentliche Aufwendungen	125.306,00
		Saldo außerordentliches Ergebnis	-60.143,00
		Saldo gesamt	-149.543,00

Anmerkungen zu:

Einzahlungen

Für die Baumaßnahme sind der Landeshauptstadt Hannover Landeszuwendungen aus dem Programm „Nachhaltige Mobilität und Verbesserung der Luftreinhaltung in der Stadt Hannover“ in Höhe von 2.000.000 € beantragt und in Aussicht gestellt. Der Förderzeitraum läuft bis zum Ende des Jahres 2023. Bis zu dem Zeitpunkt müssen förderfähige Baumaßnahmen in der genannten Förderhöhe abgeschlossen sein. Für die weitere Finanzierung sind erneut Förderanträge zu stellen.

Auszahlungen

In den dargestellten Kosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschlussleitungen in Höhe von ca. 100.000 € nicht enthalten. Diese werden nicht über die Investitionsmaßnahme, sondern über den Haushalt der Stadtentwässerung abgewickelt und finden im Rahmen der jährlichen Betriebsabrechnung der Stadtentwässerung Berücksichtigung.

Auflösung Sonderposten

Einzahlungen aus der Baumaßnahme / Nutzungsdauer (bei Straßen: 40 Jahre)

Abschreibungen

Kosten der Baumaßnahme / Nutzungsdauer (bei Straßen: 40 Jahre)

Zinsen

Kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 3 % auf die durchschnittlich (zu 50 %) gebundene

Investitionssumme (Saldo Investitionstätigkeit).

Begründung

1. Anlass des Projektes

Mit dem Haushaltsbegleitantrag H-0163/2019 wurde die Verwaltung aufgefordert, ein stadtweites und stadtteilverbindendes Radverkehrs- und Veloroutennetz in alle Stadtbezirke und angrenzenden Umlandgemeinden zu entwickeln und der Politik zur Beratung und Abstimmung vorzulegen. Die Umsetzung soll in den nächsten 10 Jahren sukzessive realisiert werden.

Die Konzeptstudie wurde in den Jahren 2019/2020 mit Unterstützung durch ein externes Gutachterbüro erstellt. Im Ergebnis wurde ein Gesamtnetz mit insgesamt 12 Velorouten in alle Stadtbezirke entwickelt.

Mit der Beschlussdrucksache 1307/2020 wurde das Veloroutennetz den politischen Gremien im Sommer 2020 vorgestellt. Der abschließende Beschluss in den Ratsgremien erfolgte am 09.07.2020.

Mit der Beschlussdrucksache wurde unter anderem angekündigt, dieses Konzept auch in allen Stadtbezirksräten vorzustellen, sobald konkrete Planungen und Maßnahmenüberlegungen für die jeweils tangierenden Velorouten vorliegen.

Mit dem Veloroutenkonzept wurde auch ein ergänzender Antrag aus dem Stadtentwicklungs- und Bauausschuss (Drucksache Nr. 1233/2020) beschlossen, der eine vorzeitige und provisorische Kennzeichnung von vier Routen fordert. In der Folge wurden bereits im Herbst 2020 fünf Velorouten (Nr. 03, 06, 08, 09 und 12) mit einer provisorischen Kennzeichnung durch Piktogramme, Banderolen mit GPS-Codes und Fahnen an den Start- und Zielpunkten versehen. Somit konnten die Trassenführungen der Routen in der Öffentlichkeit frühzeitig sichtbar gemacht und zur Diskussion gestellt werden.

Diese Form der Sichtbarmachung und die Bereitstellung digitaler Routen dient der Beteiligung der Bürger*innen und örtlichen Politik, um schon im Planungsprozess sachdienliche Hinweise zur weiteren Planung zum Verlauf der Routen und zu geplanten Maßnahmen zu erhalten.

Mit der vorliegenden Drucksache werden die mit den Verbänden abgestimmten konkretisierten Planungen zur Veloroute 03 unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer digitalen Informations- und Beteiligungsveranstaltung den zuständigen Stadtbezirksräten 01, 02, 03 und 04 sowie den zuständigen Ratsgremien zur Diskussion und zum Beschluss vorgelegt.

2. Führungsformen von Velorouten

Nach dem Hinweispapier zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (HRSV, Entwurf vom 09.10.2020) werden unterschiedliche Führungsformen für Velorouten vorgeschlagen. Zu den vorgeschlagenen Führungsformen gehören demnach

- selbständig geführte Radwege mit einer Regelbreite von 3,00 m
- Straßenbegleitende Einrichtungsradswege mit einer Regelbreite von 2,50 m
- Straßenbegleitende Zweirichtungsradswege mit einer Regelbreite von 3,00 m
- Radfahrstreifen mit einer Regelbreite von 2,50 m
- Fahrradstraßen ohne anliegende Kfz-Stellplätze mit einer Regelbreite von 4,50 m
- Fahrradstraßen mit anliegende Kfz-Stellplätze mit einer Regelbreite von 4,10 m zzgl.

Sicherheitstrennstreifen mit einer Regelbreite von 0,75 m

Weitere Führungsformen sind im Bereich von Engstellen, die sich nicht beseitigen lassen, anzuwenden. Die jeweilige Führungsform ist situationsspezifisch unter Berücksichtigung einer möglichst weitgehenden Kontinuität der Radverkehrsführung zu wählen.

Die Kennzeichnung der Velorouten sollte nach dem o.g. Hinweispapier möglichst bundesweit einheitlich erfolgen, um einen Wiedererkennungswert auch in der Verdeutlichung der Linienführung bei wechselnden Arten der Radverkehrsführung zu erzielen. Damit soll eine Betonung der hohen Hierarchiestufe der Radverkehrsverbindungen erreicht werden.

Im Hinweispapier wird für die Kennzeichnung die Markierungsfarbe Grün vorgeschlagen. Die linienhafte Kennzeichnung von Velorouten sollte demnach durch einen unterbrochenen grünen Schmalstrich mit einer Strich-Lücke Markierung erfolgen. Weiterhin sollten in regelmäßig auftretenden Abständen Fahrradpiktogramme auch in grüner Markierungsfarbe auf die Radverkehrsanlagen aufgebracht werden, im Besonderen auch bei einmündenden Netzverbindungen.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Aufgrund der bestehenden epidemischen Lage wurde am 10. Februar 2022 eine digitale Informations- und Beteiligungsveranstaltung durchgeführt. Über die örtliche Presse, einer Plakataktion entlang der zukünftigen Veloroute und dem Auslegen von Postkarten in den umliegenden Freizeithäusern und öffentlichen Gebäuden wurde für die digitale Veranstaltung geworben.

Über einen QR-Code oder die entsprechende Internetseite der Stadt konnten sich interessierte Bürger*innen für diese Veranstaltung anmelden. Zeitgleich wurden sämtliche Planungsunterlagen der Veloroute für die Öffentlichkeit online zur Verfügung gestellt. Vorab konnten digital Fragen und Anregungen an die Verwaltung gerichtet werden, die dann in zusammengefasster Form in der Informationsveranstaltung behandelt wurden.

Im Ergebnisprotokoll der Veranstaltung sind alle Fragen und Anregungen mit Antworten enthalten und im Internet veröffentlicht. Sämtliche Anmerkungen wurden in der weiteren Bearbeitung der Planungsunterlagen geprüft und bei Eignung in der Planung berücksichtigt. Vorab wurde die Planung im Rahmen des Planungsprozesses bereits in den hauptsächlich betroffenen Bezirksräten Mitte (1) und Bothfeld – Vahrenheide (3) vorgestellt. Darüber hinaus wurde die Route auch mit Vertreter*innen der Verbände besprochen und mit Vertreter*innen des ADFC befahren.

4. Beschreibung des Projektes und der vorgesehenen Maßnahmen

Grundsätzliches

Die Veloroute 03 verbindet die Innenstadt in nahezu direkter Linie einerseits mit dem Stadtteil Lahe auf 8,7 Km und zusätzlich mit einem zweiten Ast in Richtung Isernhagen bis zur Endhaltestelle Fasanenkrug der Stadtbahn mit weiteren 2,7 km mit dem nördlichen Teil von Bothfeld und Isernhagen Süd. Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 Km/h auf der Strecke ist nach Lahe von einer Fahrtdauer von rd. 30 Minuten und zwischen der Innenstadt und der Endhaltestelle Fasanenkrug der Stadtbahn von einer Fahrtdauer von rd. 32 Minuten auszugehen, was die Bedeutung für den Alltags-, Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr unterstreicht. Ziel der mit der Drucksache vorgelegten Maßnahmen ist neben der Schaffung einer schneller und gut befahrbaren Veloroute von der Innenstadt in die Stadtteile die Verbesserung der Sicherheitsstandards und der Streckenführung.

Verlauf im Stadtbezirk Mitte

Für die Führung der Veloroute 03 durch die Oststadt wurden im Vorfeld zwei Varianten diskutiert:

- **Variante 1: Abschnitt Fernroder Straße über Volgersweg und Lärchenstraße bis zum Königinnendenkmal**

Die Trassenführung der Variante 1 verläuft vom City-Radring ausgehend durch den Fernroder- Straßentunnel östlich des Hauptbahnhofes am Amtsgericht vorbei bis zum Volgersweg. Für den Fernroder Straßen Tunnel wird derzeit im Innenstadtdialog eine deutliche Reduzierung oder Sperrung für den Kfz-Verkehr diskutiert. Dies würde der Radverkehrsförderung zu Gute kommen.

Heute (und damit auch bei Betrachtung dieser Variante) wird der Radverkehr im Bereich des Tunnels auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf Schutzstreifen in Mindestbreite geführt. Für die weitere Führung der Veloroute im Volgersweg ist es Ziel, den Volgersweg als Fahrradstraße auszuweisen unter Berücksichtigung des Urteils zur Kleefelder Straße. Dazu ist es erforderlich, im Volgersweg zwischen Augustenstraße und der Tunnelrampe die Parkordnung zu überprüfen. Aufgrund der erforderlichen Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen können vereinzelt Stellplätze entfallen.

Im weiteren Verlauf unter der Berliner Allee hindurch im Zuge des Volgersweg Tunnels ist eine Verbreiterung des Radweges nicht möglich. Dies wird aber für den Radverkehr als akzeptabel bewertet. Auf das bestehende Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußverkehr wird mit dem Appell auf gegenseitige Rücksichtnahme unter Verwendung eines neu entwickelten Rücksichtnahme-Logo hingewiesen.

Die weitere Trassenführung durch den Volgersweg erfolgt auf der Fahrbahn. Der Volgersweg soll im Rahmen der Einrichtung der Veloroute 03 auch östlich der Berliner Allee bis zur Bödekerstraße als Fahrradstraße unter Beachtung des Urteils Kleefelder Straße ausgewiesen werden. Aus verkehrsrechtlichen Gründen ist es deshalb erforderlich, im Bereich zwischen Bernstraße und Eichstraße den verkehrsberuhigten Bereich aufzuheben. Im Bereich zwischen Eichstraße und Bödekerstraße wird die Fahrbahndecke erneuert. (Die Überquerung der Bödekerstraße zwischen Volgersweg und Lärchenstraße erfolgt über eine 3,00 m breite Mittelinsel auf der Bödekerstraße, wodurch die Wartezeiten für den Radverkehr verringert werden können.) In der Lärchenstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dazu werden in der Lärchenstraße halbseitig die Längsparkstellplätze entfallen müssen, da die Restfahrbahnbreite zwischen den heute beidseitig parkenden Fahrzeugen für eine Veloroute bei gleichzeitigem Kfz-Verkehr viel zu gering ist. Die Fahrbahn in der Lärchenstraße ist mit Natursteinpflaster befestigt, welches aus denkmalrechtlichen Gründen als Belagart erhalten bleiben muss, aber wie in der Yorkstraße durch optimiert für Radfahrende zu befahrenes Pflaster mit gesägter Oberfläche ersetzt wird. Die Lärchenstraße soll ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen werden. (s. Anlage 1, Blatt 01).

- **Variante 2: Abschnitt Lister Meile über Friesenstraße, Yorkstraße bis zum Königinnendenkmal**

Eine alternative Trassenführung der Veloroute über den Volgersweg führt am City-Radring beginnend über die Lister Meile mit niveaugleicher Querung der Hamburger Allee in die

Friesenstraße. Der Knotenpunkt Hamburger Allee / Lister Meile ist mit der bestehenden Ausstattung der Lichtsignaltechnik für den Radverkehr bereits optimiert. Im Verlauf der Veloroute über Lister Meile, Friesenstraße und Yorkstraße wird der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen auf der Fahrbahn geführt. Es ist bei dieser Variante vorgesehen, die Friesenstraße zwischen Weißekreuzstraße und Bödekerstraße als Fahrradstraße auszuweisen.

Aufgrund der im Urteil zur Kleefelder Straße genannten Kriterien muss mit der Anordnung einer Fahrradstraße ein deutlicher Sicherheitsgewinn für den Radverkehr durch Vorfahrtsberechtigung, eine ausreichende Fahrbahnbreite mit den erforderlichen Sicherheitsabständen zu parkenden Fahrzeugen und eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs verbunden sein. Die Fahrbahn ist ausreichend breit, um die fahrbahnbegleitend angelegten Stellplätze hier weitgehend erhalten zu können.

Die Nutzung der Fahrbahnrandbereiche für Stellplätze wird aber im Zusammenhang mit der Einrichtung der Veloroute überprüft und bei Bedarf umorganisiert, um auch andere Nutzungsansprüche berücksichtigen zu können. Es sollen vermehrt Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr allgemein aber auch für Lastenfahrräder am Fahrbahnrand geschaffen werden und die Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende insbesondere in den Knotenpunktbereichen und den Einmündungen unter den Gesichtspunkten der Sichtbarkeit verbessert werden.

Darüber hinaus sind bei dieser Variante zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Bereich der Fahrradstraße in der Friesenstraße insgesamt und insbesondere des Durchgangsverkehrs verkehrlenkende Maßnahmen vorgesehen. Kernstück ist wie in der Edenstraße ein Modalfilter in Höhe der Kreuzung der Eichstraße. Damit wird der Durchgangsverkehr unterbunden und es bleiben alle Erschließungsfunktionen erhalten. Für den Radverkehr ist die Straße wie in der Edenstraße durchgehend befahrbar. Die Verbindung zwischen der Friesenstraße und der Yorkstraße erfolgt über eine versetzte Querung der Bödekerstraße. Beidseitig der Einmündung Friesenstraße sind zwei lichtsignalgeregelte richtungsgetrennte Radfurten und eine Fußgängerfurt vorgesehen. Die Yorkstraße wurde bereits vor einigen Jahren für den Radverkehr optimiert ausgebaut. In diesem Bereich kann bei Beibehaltung der Stellplätze, Einrichtung einer Vorfahrtsberechtigung für den Radverkehr und entsprechenden Markierungs- / Beschilderungsarbeiten der Radverkehr komfortabel passieren (s. Anlage 1, Blatt 02).

Empfehlung:

Aufgrund der zeitnahen Realisierungschancen, der direkten Führung und geringeren Zeitverluste für den Radverkehr durch planfreie Querung der Berliner Allee empfiehlt die Verwaltung für die Führung der Veloroute 03 zwischen City-Ring und Königinnendenkmal die Variante 1 über den Volgersweg.

Bei der Abfrage eines Stimmungsbildes zur Favorisierung einer der beiden Varianten in der öffentlichen Informationsveranstaltung wurden beide Varianten ähnlich stark bewertet.

- Querung Hohenzollernstraße / Königinnendenkmal

Im Bereich der Hohenzollernstraße werden beide Varianten zusammengeführt. Neben der bereits bestehenden lichtsignalgeregelten Fußgängerfurt wird eine im Signalprogramm angepasste Radfurt über die Hohenzollernstraße mit direkter Zufahrt in die Eilenriede vorgesehen (s. Anlage 1, Blatt 02).

- **Abschnitt Eilenriede**

Vom Königinnendenkmal bis zur Herrmann-Bahlsen-Allee ist die Führung der Veloroute 03 auf den bestehenden Radverkehrsanlagen in bzw. entlang der Eilenriede geplant. Hierzu sind die bereits asphaltierten Wegebefestigungen zu ertüchtigen und zur Steigerung der sozialen Kontrolle sowie der Verkehrssicherheit und somit der Akzeptanz durch Radfahrende zu beleuchten. Eine Verbreiterung der Radwege ist aufgrund der sehr dicht am Radweg stehenden Bäume in diesem Abschnitt nicht realisierbar. Die zur Verfügung stehenden Breiten genügen in weiten Teilen der Strecke aber den Anforderungen für einen Zweirichtungsradweg. Die Kennzeichnung der Veloroute 03 erfolgt über die allgemein gültigen Dauermarkierungen für Velorouten nach dem Hinweispapier. Der Eilenriederandweg wird, wie bereits streckenweise im Bestand, als Sonderweg für den Radverkehr (VZ 237) gekennzeichnet. Abschnittsweise ist aufgrund des Versatzes der Zuwegungen und des anschließenden Wegenetzes der Eilenriede eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr erforderlich (VZ 240). Die notwendige gegenseitige Rücksichtnahme wird mit einem „Rücksicht“ Piktogramm auf den Wegen symbolisiert (s. Anlage 1, Blatt 03).

- **Abschnitt Lister Turm**

Die Querung der Bernadotteallee erfolgt bestandsorientiert. Die Lichtsignalprogramme werden hinsichtlich der Anforderungen des Radverkehrs angepasst und durch eine Detektion ergänzt. Vor dem Stadtteilzentrum Lister Turm wird die bestehende Parkordnung auf der östlichen Fahrbahnseite von Senkrechtparken in Längsparken umgewandelt. Dadurch wird ausreichend Platz geschaffen, zukünftig einen ausreichend breiten Gehweg und einen davon getrennt geführten Radweg mit weiterem Anschluss an die Eilenriederadwege anbieten zu können (s. Anlage 1, Blatt 03).

Verlauf im Stadtbezirk Vahrenwald-List

- **Abschnitt Böcklinplatz / Hermann-Bahlsen-Allee**

Im Bereich des Böcklinplatzes ist zur Querung der Walderseestraße für Radfahrende und Zufußgehende die Einrichtung einer barrierefrei nutzbaren Mittelinsel geplant. Taktile Leiteinrichtungen sind entsprechend der Richtlinien vorgesehen. Zwischen Böcklinplatz und dem Knotenpunkt mit der Hermann-Bahlsen-Allee sind beidseitig Zweirichtungsradwege vorgesehen. Die Querung sowohl der Walderseestraße als auch der Hermann-Bahlsen-Allee erfolgt über lichtsignalgeregelte Radfurten (s. Anlage 1, Blatt 03). Auch auf dem Abschnitt der Hermann-Bahlsen-Allee bis zur Podbielskistraße sind beidseitig Zweirichtungsradwege eingeplant (s. Anlage 1, Blatt 03/04).

- **Abschnitt Podbielskistraße bis Kreuzung Sahlkamp / Eulenkamp / Sündernstraße / Ebelingstraße**

Für diesen Abschnitt wurden im Vorfeld zwei Varianten diskutiert.

Verlauf im Stadtbezirk Vahrenwald-List und Buchholz-Kleefeld

- **Variante 1: Abschnitt Podbielskistraße über Klingerplatz und Eulenkamp**

Bei dieser Variante ist die Führung des Radverkehrs im Bereich der Podbielskistraße auf den bereits beidseitig zur Verfügung stehenden Radverkehrsanlagen geplant. In Teilbereichen ist zur Bereitstellung von ausreichender Breite für die Radverkehrsanlage eine

geringfügige Reduzierung der Gehwegbreiten vorgesehen.

Für die Querung des Knotenpunktes Podbielskistraße / Spannhagenstraße sind Optimierungen an den Lichtsignalanlagen zugunsten der Radverkehrsführung erforderlich. Im Vorfeld wurde eine diagonale Führung des Radverkehrs über die Podbielskistraße untersucht. Dazu wäre es erforderlich, diesem Verkehrsstrom eine eigene Lichtsignalphase einzuräumen und in die Signalsteuerung zu integrieren. Im Ergebnis bringt diese Lösung einer eigenen Phase für den Radverkehr keinerlei Zeitgewinn für Radfahrende. (Insbesondere vor dem Hintergrund der intensiven Nutzung der Podbielskistraße durch die Stadtbahn in Mittellage und der damit verbundenen absoluten Bevorrechtigung.) Im Gegenteil, die Wartezeiten für Radfahrende sind gegenüber einer zweigeteilten Führung über den Knotenpunkt sogar länger. Insofern wird hier, wie in Anlage 1, Blatt 04 dargestellt, eine zweigeteilte Führung vorgeschlagen.

Entlang der Podbielskistraße werden die Einmündungen der untergeordneten Straßen aufgepflastert, um damit dem Radverkehr eine komfortable und bevorrechtigte Querung zu ermöglichen. Zur Querung des Knotenpunktes Podbielskistraße / Klingerstraße / Eulenkamp in Richtung Eulenkamp sind aufgrund der Komplexität des Knotenpunktes Optimierungen in der Radverkehrsführung unter erhöhten Sicherheitsaspekten einzuplanen. Auch für diesen Bereich wurde eine diagonale Führung des Radverkehrs über den Knotenpunkt untersucht und ebenfalls aus den oben genannten Gründen verworfen (s. Anlage 1, Blatt 04). Im weiteren Verlauf entlang des Eulenkamps sind aufgrund der bereits vorhandenen, gut ausgebauten beidseitigen Radverkehrsanlagen nur im Bereich zwischen Podbielskistraße und Edgar-Scheibe-Straße kleinere Ausbaumaßnahmen zur Verbreiterung der Radwege erforderlich (s. Anlage 1, Blatt 05).

Verlauf im Stadtbezirk Vahrenwald-List

- Variante 2: Abschnitt Spannhagenstraße, Querung Mittellandkanal

Die Trassenführung der Variante 2 verläuft über Spannhagenstraße und Sahlkamp zur Ebelingstraße. Im Bereich der Spannhagenstraße weist der Bestand für eine Veloroute unzureichende Radverkehrsanlagen mit einer schmalen, einseitigen Führung des Radverkehrs auf der Westseite der Straße im Zweirichtungsbetrieb auf. Um einen Veloroutenstandard anbieten zu können, ist es erforderlich, auf der Ostseite der Spannhagenstraße die Seitenanlagen zu erneuern und zu verbreitern. Der asphaltierte Bestandsradweg auf der Westseite erreicht mit einem Sicherheitsstreifen von 0,50 m und einer Radwegebreite von 2,60 m den Standard eines Einrichtungsradweges bei Einhaltung der Mindestbreite des Sicherheitstrennstreifens. Auf der östlichen Fahrbahnseite der Spannhagenstraße muss zugunsten eines hochbordgeführten Radweges mit richtliniengerechten Breiten das heute aufgesetzte Längsparken komplett entfallen. Im Bestand ist neben dem aufgesetzten Parken ein schmaler Gehweg vorhanden, der ebenfalls verbreitert werden muss (s. Anlage 1, Blatt 06).

Die Brücke im Verlauf der Trasse über den Mittellandkanal stellt eine deutliche Engstelle bei Mitbenutzung durch den Kfz-Verkehr dar. Im Bereich der Brücke soll bei dieser Variante der Radverkehr wie heute geführt werden, d.h. Radfahrende fahren in Fahrtrichtung Norden auf dem kombinierten Geh- und Radweg auf der Ostseite der Straße; Radfahrende in Fahrtrichtung Süden können mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn fahren oder ebenfalls den kombinierten Geh-Radweg auf der Ostseite der Straße benutzen. Für die Brücke über den Mittellandkanal wurde eine Sperrung für den Kfz-Verkehr diskutiert. Aufgrund der sich dadurch ergebenden Umwegfahrten und der zu erwartenden deutlichen Verkehrsverlagerungen auf benachbarte Straßenzüge wurde diese Möglichkeit bereits im Vorfeld der Abstimmungen verworfen.

Verlauf im Stadtbezirk Bothfeld-Vahrenheide

- Variante 2: Abschnitt Ada-Lessing-Straße und Sahlkamp

Im Verlauf der Ada-Lessing-Straße erfolgt die Radverkehrsführung ab Brückenrampe Richtung Sahlkamp wie heute. Die Querung des Sahlkamps erfolgt für den Radverkehr mit einer Diagonalfurt im Knotenpunkt Ada-Lessing-Straße / Sahlkamp (s. Anlage 1, Blatt 06). Im weiteren Verlauf der Veloroute 03 bei dieser Variante über den Sahlkamp sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen hinsichtlich der vorzuhaltenden Querschnittsbreiten für die Realisierung einer Veloroute zu schmal. Auf der südlichen Fahrbahnseite ist deshalb von der Ada-Lessing-Straße bis zum Eulenkamp ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen geplant. Die Einhaltung des Regemaßes für Radfahrstreifen im Zuge von Velorouten (2,75 m) ist aufgrund der Erfordernis einer Fahrbahnbreite von 6,50 m bei Linienbusverkehr nicht möglich. Der in Richtung Westen fahrende Radverkehr auf der nördlichen Fahrbahnseite des Sahlkamps wird auf einem kurzen Teilstück auf einem hochbordgeführten Radweg getrennt vom Gehweg geführt. Im weiteren Verlauf bis zum Eulenkamp erfolgt die Radverkehrsführung ebenfalls auf einem 2,00 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (s. Anlage 1, Blatt 06).

Empfehlung:

Aufgrund der besseren und zeitnahen Realisierungsmöglichkeiten durch einen weitestgehend bestandsorientierten Ausbau und ohne die nicht zu beseitigenden Einschränkungen im Bereich der Brücke und des Sahlkamps sowie dem massiven Verlust an Stellplätzen in der Spannhagenstraße empfiehlt die Verwaltung die Variante 1 mit Führung über die Podbielskistraße und Eulenkamp. Bei der Abfrage eines Stimmungsbildes zur Favorisierung einer der beiden Varianten in der zuvor öffentlichen Informationsveranstaltung zur Veloroute 03 wurden beide Varianten ähnlich stark bewertet.

Verlauf im Stadtbezirk Bothfeld-Vahrenheide

- Abschnitt Ebelingstraße, Bothfelder Kirche bis zur Laher Heide, Ast Richtung Lahe

Die Veloroute 03 nach Bothfeld ist nach dem o. g. Gutachten zur Ausarbeitung eines Radinfrastrukturnetzes die einzige Veloroute die sich in zwei Äste mit verschiedenen gleichwertigen Endpunkten verzweigt. Die Verzweigung erfolgt in Höhe des Knotenpunktes Eulenkamp / Sahlkamp / Ebelingstraße / Sündernstraße.

Der Ast Richtung Lahe verläuft von der Verzweigung zunächst über die Ebelingstraße. Im Verlauf der Ebelingstraße bestehen aufgrund der vorhandenen Bäume nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, die Radverkehrsanlagen veloroutengerecht auszubauen. Im Bestand stehen dem Radverkehr dafür völlig unzureichende nur 1,00 m bis 1,30 m breite Radwege zur Verfügung. Wechselnde Parkbuchten und Bäume erschweren darüber hinaus eine stetige Radverkehrsführung.

Für den Bereich der Ebelingstraße ist als Lösung ein 3,00 m breiter Zweirichtungsradweg auf der Südseite vorgesehen. Zur Realisierung sollen dafür die auf der Südseite vorhandenen vier Bäume sowie alle Stellplätze entfernt werden. So kann fast durchgängig ein 3 m breiter Radweg gebaut werden. Lediglich vor dem Friedhof kann aufgrund fehlender Flächen nur ein kombinierter Geh- und Radweg angeboten werden (s. Anlage 1, Blatt 07).

Die Querung der Sutelstraße erfolgt lichtsignalgeregelt auf einer separaten Radfurt in Richtung Bothfelder Kirche (s. Anlage 1, Blatt 07). Im Bereich der Bothfelder Kirche wurden mit der Kirchengemeinde bereits Gespräche zur Optimierung einer geradlinigen Führung der Veloroute in diesem Bereich geführt. Von der Kirchengemeinde wurde dabei in Teilbereichen eine Mitnutzung des Kirchengrundstückes in Aussicht gestellt (s. Anlage 1, Blatt 08). Im weiteren Verlauf der Veloroute über den Bothfelder Kirchweg ist eine getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs vorgesehen. Im Bereich Rahlfskamp wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. In diesem Bereich ist eine Deckensanierung vorgesehen. Zur Einhaltung der Sicherheitsabstände werden auch in diesem Streckenabschnitt teilweise Stellplätze entfallen müssen (s. Anlage 1, Blatt 08). Auch durch die Gernsstraße wird der Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn bevorrechtigt bis zur Straße Im Heidkampe geführt. Zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung sind teilweise baulich Elemente, wie z. B. Aufpflasterungen geplant (s. Anlage 1, Blatt 08).

Die Querung der Straße im Heidkampe erfolgt lichtsignalgeregelt mit Detektion zur Anforderung von Grünphasen für den Radverkehr. Bei verkehrsarmen Zeiten ist eine Querung der Straße Im Heidkampe ohne Anforderung einer Grünphase möglich (sogen. Dunkelampel), um Zeitverluste zu minimieren (s. Anlage 1, Blatt 08). Im letzten Abschnitt auf der Laher Heide stehen bereits ausreichend breit befestigte Asphaltflächen zur Verfügung. Dieser Bereich wird im Bestand als landwirtschaftlicher Weg genutzt und ist mit Tempo 30 ausgewiesen. Hier wird die Veloroute 03 lediglich mit Beschilderung und Markierung ausgewiesen und es wird die Fahrbahndecke saniert.

Die Führung durch das Landschaftsschutzgebiet wird derzeit an Wochentagen auch vom Kfz-Verkehr genutzt. Im Zuge der Einrichtung der Veloroute ist eine Optimierung für den Radverkehr, aber auch den Fußverkehr, der diese Wegeverbindung zur Erholung nutzt, anzustreben. Die komplette Sperrung der Laher Heide für den Kfz-Verkehr wäre eine deutliche Verbesserung für diesen Abschnitt und wird deshalb vorgeschlagen. An der Querung mit der Straße Im Klingenkampe endet der Abschnitt nach Lahe (s. Anlage 1, Blatt 09).

- Abschnitt Sündernstraße, Langenforther Straße über Bischoff-von-Kettler Straße bis zur Burgwedeler Straße, Ast Richtung Isernhagen-Süd

Der zweite Ast der Veloroute 03 zur Endhaltestelle Fasanenkrug der Stadtbahn verläuft von der Verzweigung durch die Sündernstraße auf bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen beidseitig der Fahrbahn als bestandsorientierte Route mit abschnittsweiser Verbreiterung der Radwege zur Erreichung der Velorouten-Standards. An den Einmündungen werden zur Optimierung des Fahrkomforts und der Verdeutlichung der Bevorrechtigung für den Radverkehr teilweise Aufpflasterungen vorgesehen (s. Anlage 1, Blatt 10). Die lichtsignalgeregelt Querung der Kugelfangtrift und ein kurzer anschließender Abschnitt im Zuge der Langenforther Straße sind ebenfalls bereits im Bestand veloroutentauglich und erfordern keine weiteren Maßnahmen (s. Anlage 1, Blatt 10).

Nach ca. 300 m biegt die Veloroutentrasse nach Osten durch die Grünanlagen in Richtung Bischoff-von-Kettler-Straße ab. In diesem Abschnitt werden ein neues Gehweg und ein davon getrennter Radweg angelegt. Im Bereich der bestehenden Park & Ride-Anlage der Stadtbahn an der Bischoff-von-Kettler-Straße wird der Radweg über die Stellplatzanlage geführt. Der Gehweg verläuft hier südlich durch die Grünanlage (s. Anlage 1, Blatt 11). Im Knotenpunkt Bischoff-von-Kettler-Straße / Kurze Kamp Straße / Burgwedeler Straße wird der Radverkehr auf die östliche Seitenanlage der Burgwedeler Straße geführt, um dann auf den bestehenden Seitenanlagen in Richtung Isernhagen weiter zu verlaufen. Die Radverkehrsanlagen werden in diesem Bereich verbreitert. Dieser Abschnitt endet an der

Einmündung zur Varrelheide (s. Anlage 1, Blatt 12).

5. Umweltverträglichkeit

Die geplante Baumaßnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der bestehenden Umweltverhältnisse durch die komfortabel zu nutzenden Radverkehrsanlagen. Diese Baumaßnahme leistet einen Beitrag zu einem deutlichen Anstieg des Radverkehrsaufkommens in der Landeshauptstadt Hannover und trägt zu einem Rückgang der Kfz-Nutzungen und der damit einhergehenden CO²-Belastungen bei.

Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus.

6. Bauzeit

Die Realisierung der Ausbaumaßnahmen im Zuge der Veloroute 03 von der Innenstadt bis nach Bothfeld bzw. Lahe soll sukzessive nach Planungsstand erfolgen. Dazu ist es nicht zwingend erforderlich linienhaft die Veloroute zu erstellen, sondern es ist vorgesehen in Einzelbereichen bereits im Sommer 2022 zu beginnen.

66.22
Hannover / 28.04.2022